VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 84)**

z dnia 11 kwietnia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 84)

11 kwietnia 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat funkcjonowania ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych,

– propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2019 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Ludmiła Buimister** wiceprezes zarządu Stoczni Gdańskiej SA, **Jan Grabowski** prezes zarządu spółki EUROMOS sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, **Andrzej Kensbok** wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Jacek Milewski** członek zarządu – dyrektor finansowy CRIST SA, **Jan Popończyk** przewodniczący Konwentyklu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Bogdan Szozda** przewodniczący Krajowego Sekretariatu Metalowców NSZZ Solidarność, **Przemysław Sztandera** wiceprezes zarządu ds. finansowych Stoczni Gdańskiej SA, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięła: **Jolanta Ostrowska** pracownik Kancelarii Sejmu, z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa bardzo serdecznie. Przepraszam za opóźnienie. Mieliśmy głosowania, które trochę się przedłużyły.

Serdecznie witam zaproszonych gości: ministra gospodarki morskiej pana Marka Gróbarczyka, panią Ludmiłę Buimister wiceprezes zarządu Stoczni Gdańskiej SA, pana Jana Grabowskiego prezesa zarządu spółki EUROMOS sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, pana Andrzeja Kensboka wiceprezesa Agencji Rozwoju Przemysłu SA, pana Jerzego Lewandowskiego sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Jacka Milewskiego członka zarządu – dyrektora finansowego CRIST SA, pana Jana Popończyka przewodniczącego Konwentyklu Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych, pana Bogdana Szozdę przewodniczącego Krajowego Sekretariatu Metalowców NSZZ Solidarność, pana Przemysława Sztandera wiceprezesa zarządu ds. finansowych Stoczni Gdańskiej SA, pana Tadeusza Winiarza wicedyrektora Departamentu Infrastruktury NIK.

Szanowni państwo, w porządku dziennym mamy dwa punkty: w pkt 1 rozpatrzenie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat funkcjonowania ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, zaś w pkt 2 rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2019 r. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek dzienny. Nie ma sprzeciwu, zatem przechodzimy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana ministra Marka Grabarczyka o zreferowanie punktu 1.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, materiały zostały państwu przesłane. Przypomnę zatem, że ustawa o przemyśle okrętowym i przemysłach komplementarnych została uchwalona 6 lipca 2016 r., jednak weszła w życie 1 stycznia 2017 r. Ustawa rozszerza możliwości stosowania podatku VAT w wysokości 0% na produkcję, import części wyposażenia dla jednostek pływających. Zgodnie z dyrektywą unijną, rozszerzenie preferencji podatkowej obejmuje wszystkie dostawy dotyczące statków.

Ponadto ustawa przewiduje możliwość wyboru pomiędzy podatkiem CIT/PIT w zależności od formy prowadzonej działalności gospodarczej a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1%, objęcie specjalną strefą ekonomiczną gruntów przeznaczonych na działalność gospodarczą w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych, a także dopuszczenie podmiotów z branży okrętowej do korzystania ze środków unijnych, kredytów technologicznych oraz premii technologicznych.

Jeśli chodzi o pierwszy element, czyli podatek VAT, wprowadzenie tego rozwiązania wiązało się z pewnym dokalibrowaniem, o czym szeroko rozmawialiśmy z producentami, a przede wszystkim z Forum Okrętowym, które jest dla nas podstawowym partnerem. Ustaliliśmy, że Forum będzie zwornikiem wszystkich informacji, które napływają z branży. Forum kompleksowo je analizuje oraz przedstawia nam rozwiązania, które mogłyby być wprowadzone w ramach nowelizacji ustawy.

Istotna jest kwestia interpretacji podatkowej. Konieczne jest zapewnienie jednolitej interpretacji w zakresie realizacji zwolnień podatkowych. Stworzyliśmy specjalny zespół, który spotyka się cyklicznie. Oczekujemy na wnioski Forum Gospodarczego w zakresie interpretacji przepisów, a także na objęcie podatkiem podstawy produkcyjnej, czyli dostawców, którzy uczestniczą w łańcuchu budowy statków. Istotne jest przyjęcie interpretacji, która nie będzie budziła żadnych obiekcji podatkowych i zarzutów związanych ze zwolnieniami z podatku VAT.

Zryczałtowany podatek CIT zapisany w ustawie to element notyfikacji Komisji Europejskiej. Obecnie trwa postępowanie Komisji w zakresie pomocy publicznej. Poprzez UOKiK przedstawiliśmy wszystkie wyjaśnienia związane z zapytaniami ze strony Komisji Europejskiej. Chodzi o uniknięcie zarzutu o niedozwoloną pomoc publiczną. Wydaje się, że proces przebiega dobrze w ramach kooperacji z Komisją Europejską. Pozostajemy w ciągłym kontakcie. Procedura jest czasochłonna, ponieważ w procesie uczestniczą pozostałe kraje Unii Europejskiej. Termin zakończenia negocjacji nie zależy od nas. Jestem dobrej myśli co do wprowadzenia tego podatku. Pytania, które otrzymaliśmy, jednoznacznie wskazują na błędną interpretację tej ustawy. Stosowne wyjaśnienia przekazaliśmy już Komisji Europejskiej.

Jeśli chodzi o specjalne strefy ekonomiczne, sprawa została załatwiona pomyślnie dla nas. Cały obszar naszego kraju został potraktowany jako specjalna strefa ekonomiczna. Znajduje to odzwierciedlenie podczas obecnego procedowania ustawy związanej ze specjalnymi strefami ekonomicznymi.

Dodatkowym elementem obowiązywania ustawy jest rozporządzenie ministra finansów dotyczące zasad realizacji programu w zakresie polityki spójności w perspektywie finansowej 2014-2020. Rozporządzenie odwołuje się do ustawy i dopuszcza stosowanie regionalnych programów operacyjnych do wspierania przemysłu stoczniowego. Przemysł stoczniowy w woj. zachodniopomorskim zyskał 60 mln zł, w woj. pomorskim 19 mln zł. Zostało to zaakceptowane przez Komisję Europejską. Raz na zawsze podważono wcześniej wypowiadane opinie marszałków, że z regionalnych programów operacyjnych nie można wspierać przemysłu stoczniowego. Ten proces można było rozpocząć znacznie wcześniej.

Ostatnim elementem jest sprawozdawczość, która wynika z obecnych możliwości sprawozdawczości w zakresie przemysłu stoczniowego. Statystyki GUS i Ministerstwa Finansów nie dotyczą wyłącznie efektów przedmiotowej ustawy. Formułowanie ocen działania ustawy na podstawie tych danych jest obarczone błędem. Statystyki powinny zostać poprawione w zakresie uregulowania w GUS. Z drugiej strony rozwiązania podatkowe zawarte w ustawie stanowią alternatywę pozostawioną do decyzji danego przedsiębiorstwa. to one zarządzają swoimi funduszami oraz rozliczeniami podatkowymi. Regu-

lowanie wewnętrznej polityki przedsiębiorstwa to w żadnej mierze nie powinna być rola państwa. Co nie jest zabronione, jest dozwolone.

Stoimy na stanowisku, że zbytnia ingerencja w sprawozdawczość przedsiębiorstwa mogłaby negatywnie wpłynąć na realizację ustawy. Jest ona jednym z elementów odbudowywania przemysłu stoczniowego.

Pani przewodnicząca, poprosiłbym pana naczelnika Macieja Styczyńskiego o przedstawienie analizy rynku stoczniowego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej w MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, szanowni państwo, aktualnie wyświetlany slajd przedstawia zmiany dotyczące produkcji jednostek pływających w polskich stoczniach. Jest to prognoza na koniec zeszłego roku. Nie powinna znacząco różnić się od oficjalnych danych GUS. Informacja sygnalna z GUS będzie dostępna na koniec kwietnia.

Według prognoz w 2017 r. polskie stocznie zbudowały 13 statków, co w porównaniu do roku poprzedniego oznacza wzrost o 3 sztuki, czyli o ok. 30%. Nastąpił również wzrost wartości produkowanych statków w ramach skondensowanej pojemności brutto. Wskazuje to na tendencję wzrostową na tle rynku globalnego. Są to symptomy narodzin produkcji okrętowej.

Kolejny slajd uzupełnia dane dotyczące produkcji jednostek. Obrazuje portfel zamówień na statki. Są to dane powiązane z rynkiem globalnym, mogące się zmieniać, o ile dana stocznia uzyska kontrakt. Z informacji posiadanych przez ministerstwo wynika, że zarówno stocznie z udziałem Skarbu Państwa, jak również prywatne starały się o uzyskanie kontraktów w IV kwartale zeszłego roku.

Portfel zamówień wynosił 13 statków o łącznej pojemności ponad 57 tys. GT. Biorąc pod uwagę skondensowaną pojemność brutto, to ponad 72 tys. CGT. Odnotowujemy lekki wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem w kategorii GT oraz lekki spadek, jeśli chodzi o CGT, aczkolwiek te dane mogą ulec zmianom ze względu na wykazywaną aktywność stoczni, co nie zostało ujęte w prognozowaniu.

Diagram przedstawia podział portfela zamówień na poszczególne typy statków. Promy stanowią 31%, statki rybackie 8%, kontenerowce 15%, statki nietowarowe 46%. Ciekawe są informacje ogłoszone na koniec ubiegłego roku o nowych kontraktach. W II połowie 2017 r. podpisano np. kontrakt na budowę czterech lodołamaczy rzecznych dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Podpisano także kontrakt na budowę promu typu ro-pax.

Istotnym elementem pracy polskich stoczni jest produkcja kadłubów. Intencją ustawy i działań podejmowanych w ramach master planu stoczniowego jest zmniejszanie udziału produkcji przez polskie stocznie niekompletnych kadłubów i zmierzanie w stronę produkcji pełnych, kompletnie wyposażonych jednostek. Budowa w pełni wyposażonych jednostek zapewnia wyższy procent zysku dla stoczni. Na kadłubach zysk oscyluje na poziomie 2-3%.

Duża część obrotów stoczni opiera się na usługach remontowych. Na koniec 2017 r. powinno zostać wyremontowanych 540 jednostek o łącznym tonażu niemal 5 mln ton i wartości ok. 312 mln euro. Remonty eksportowe to 82,5%, a to świadczy o zdolności pozyskiwania przez polskie stocznie remontowe kontraktów na rynku regionalnym.

Na zielonym diagramie przedstawionym na slajdzie pokazana jest zależność wartości wykonywanych remontów oraz ich liczby. Jeśli chodzi o wartość, tendencja jest lekko wzrastająca. Świadczy to o utrzymaniu na tym trudnym rynku kontrahentów dla polskich stoczni.

Informacje dotyczące sektora produkcji jachtów i małych jachtów motorowych. Nie jest nowością, że polskie stocznie jachtowe umacniają swoją pozycję na rynku globalnym, zwiększając zarówno liczbę wyprodukowanych jednostek, jak i ich wartość oraz portfele zamówień.

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby jeszcze zabrać głos? Jeśli nie, to otwieram dyskusję.

Pan poseł Obrycki, potem pan poseł Aziewicz.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. W trakcie prezentacji można było odnieść wrażenie, że zmienił się temat posiedzenia. Porządek dzienny przewidywał zagadnienie aktywizacji przemysłu stoczniowego oraz ustawy, o której mówił na samym początku pan minister.

Panie ministrze, z pańskiej wypowiedzi wynika, że dotychczas, w trakcie obowiązywania ustawy, żaden z podmiotów, czyli żadna ze stoczni nie skorzystała z dobrodziejstw, jakie ustawodawcy przewidują, czyli zerowej stawki VAT lub podatku zryczałtowanego na poziomie 1%. Ci, którzy by się o to pokusili, zafundowaliby sobie kontrolę skarbową, ponieważ nie doprecyzowano interpretacji podatkowych.

Chciałbym uzyskać konkretną odpowiedź, czy dotychczas jakikolwiek podmiot prywatny bądź z udziałem Skarbu Państwa próbował skorzystać z dobrodziejstw tej ustawy? Czy urzędy morskie, które zlecają jednostki do stoczni, będą musiały płacić VAT na poziomie 23%, czy też będą mogły być zwolnione z podatku VAT i płacić 0%?

Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze. Spisane są czyny i rozmowy. pamiętam, co obiecywał pan minister, kiedy procedowaliśmy tę regulację i ją poparliśmy. Pan minister obiecywał skokową zmianę w przemyśle stoczniowym. Ustawa dawała nadzieję, że nastąpi – jak państwo to nazywali – odbudowa przemysłu stoczniowego, który państwa zdaniem znajdował się w ruinie.

Jak pan minister doskonale wie, od dłuższego czasu próbuję się dowiedzieć, jaka jest sytuacja przemysłu stoczniowego po 2 latach waszych rządów. Pisząc ostatnio interpelację do pana ministra, wprost prosiłem o podanie liczb. W gospodarce rynkowej, jeśli pada pytanie o sytuację jakiegoś sektora, podaje się wyniki ekonomiczne. Chcę wiedzieć, w jakiej kondycji po 2 latach rządów PiS są stocznie zależne od Skarbu Państwa. Jestem również ciekaw, choć dostęp do tych informacji jest ograniczony, jaka jest kondycja sektora prywatnego. pan minister odpowiedział mi, podając liczbę statków, które znajdują się w portfelu zamówień poszczególnych stoczni. Szanujmy swoją inteligencję. Nie o to pana pytałem.

Jeśli zdecydowaliście się państwo na przedstawienie nam informacji o sytuacji przemysłu stoczniowego, bo tak rozumiem prezentację pana naczelnika – nie wiem, czemu nierozesłaną wcześniej; może państwo boicie się, że przeczytamy i pytania będą bardziej szczegółowe – to dlaczego nie podaliście państwo informacji na temat Stoczni Marynarki Wojennej, stoczni Nauta w Gdyni. Po dwóch latach oceniamy wasz dorobek w dziedzinie aktywizacji i odbudowy przemysłu stoczniowego w oparciu o gołe słowa i obietnice.

Pytałem na posiedzeniach Komisji, jak państwa plany mają się do prawa unijnego, czy nie będzie problemów z Komisją Europejską. Pan minister twierdził, że wszystko jest de facto uzgodnione, że nie powinno być żadnych problemów. Ustawa obowiązuje już ponad rok. Póki co Komisja prowadzi postępowanie. Trudno przewidywać, z jakim efektem. Pan znowu przekazuje nam optymistyczne sygnały, ale doświadczenie tego nie potwierdza.

Forum Okrętowe to organizacja przedsiębiorców i rząd powinien z przedsiębiorcami rozmawiać, ale pan minister po to dysponuje poważnym budżetem, pracownikami, którzy pozyskali znaczące nagrody, żeby mieć własny materiał analityczny i nie szukać informacji u przedstawicieli Forum Okrętowego, tylko przedstawić posłom, którzy zostali wybrani, żeby nadzorować aktywność ministerstwa, takie informacje, które pozwolą nam rzetelnie wykonywać naszą pracę.

Za chwilę będziemy rozmawiać o naszych propozycjach do planu pracy NIK. Oczywiście będę prosił NIK o przeprowadzenie analizy tego, co się zdarzyło w sektorze stoczniowym w ciągu ostatnich dwóch lat. Przeczuwam, że zostanie odrzucona moja propozycja.

Rozumiem, że na sali jest przedstawiciel NIK i wszystko, o czym rozmawiamy, będzie materiałem do podejmowania samodzielnej aktywności przez prezesa Izby.

Podsumowując, panie ministrze, chwalić się za bardzo nie ma czym. Nie dokuczałbym, bo wiem doskonale, jak trudna jest restrukturyzacja przemysłu stoczniowego, jak poważna jest to materia. Gdyby był pan bardziej rzetelny w ocenie dorobku poprzedników, może nasza wyrozumiałość byłaby większa. Dziś czekam na fakty. Jakie były wyniki naszych stoczni w 2015 r., a jakie są na koniec 2017 r.? Chcielibyśmy móc się do tego odnieść i albo pogratulować panu, albo przedstawić krytyczne uwagi.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie, pani przewodnicząca. Szanowny panie ministrze, kiedy procedowaliśmy projekt ustawy, głównym przesłaniem przedstawianym przez rząd był wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw okrętowych, które działają na terenie Polski. Ustawa funkcjonuje już ponad rok. Można by na podstawie określonych wskaźników ekonomicznych wskazać, czy konkurencyjność rzeczywiście się poprawiła, czy nie.

Jeśli chodzi o funkcjonowanie stoczni, które są własnością Skarbu Państwa, dziwne jest, że przez wiele miesięcy nie możemy jako parlamentarzyści, którzy mają kompetencje do tego, aby kontrolować to, co dzieje się w podmiotach Skarbu Państwa, otrzymać wyników finansowych choćby stoczni remontowej Gryfia. Od wielu miesięcy zapewniacie państwo, że w stoczni jest coraz lepiej, nie przedstawiając żadnych faktów i danych. Otrzymaliśmy jedynie wyniki za 2016 r., z których jasno wynika, że strata finansowa stoczni wyniosła prawie 19 mln zł. Skoro nastąpiła poprawa, to chciałbym, żeby pan minister powiedział publicznie, jaki jest wynik finansowy stoczni Gryfia za poprzedni rok, który już został zamknięty. Na tej podstawie będziemy mogli stwierdzić, czy rzeczywiście ustawa przyczyniła się do poprawy efektywności i wzrostu konkurencyjności polskich przedsiębiorstw.

Jednym z trzech, przewidzianych w ustawie narzędzi jest tworzenie na terenach, na których prowadzona jest działalność okrętowa, specjalnych stref ekonomicznych, co wiąże się z przywilejami dla przedsiębiorców. Jakie tereny zostały wskazane jako te, które mogą być objęte specjalną strefą ekonomiczną? Według mojej wiedzy żadne tereny nie zostały zgłoszone. Czy prawdą jest, że na terenie Szczecina i Świnoujścia rozważano wprowadzenie terenów, które mają status specjalnych stref ekonomicznych? Takie deklaracje sformułowano w 2016 r. na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Rozwoju. Ówczesna wiceminister wskazywała, że planowane jest ustanowienie na terenie Szczecina i Świnoujścia specjalnych stref ekonomicznych.

Zwracam się z pytaniem do pana ministra, jakie tereny zostaną włączone. Czy jakiekolwiek zostały już włączone? Jeśli nie, to z jakich powodów po ponad roku funkcjonowania ustawy nie można tego zrobić?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Bezwzględnie celem i priorytetem naszego rządu jest odbudowa przemysłu stoczniowego, szeroko rozumianego przemysłu okrętowego. Jest to zapisane w priorytetach rządu oraz ministerstwa, które reprezentuję. Wiąże się to z wieloma problemami. Państwo przez długi okres ośmiu lat pracowaliście nad tym, aby sytuacja była taka, jaka jest obecnie. Priorytet został zapisany, żeby jeszcze raz potwierdzić, iż temat nie może być chowany pod dywan, wykorzystywany politycznie. Przemysł stoczniowy ma znaczący wpływ na rozwój naszego kraju.

Pan poseł Obrycki pytał o urzędy morskie i budowę dwóch jednostek. Ustawa jest skierowana do przedsiębiorców, nie do instytucji państwowych, zatem nie może zostać zastosowana. Jednoznacznie zakładaliśmy, że ustawa ma pomóc przedsiębiorcom, a nie

instytucjom państwowym. W tym przypadku inwestorem jest urząd morski, który realizuje swoje zadania statutowe i obowiązki. W związku z tym nie ma podstaw, aby mógł być stosowany zerowy podatek VAT. Każda inna budowa komercyjna dotycząca całości jednostki może być zrealizowana przy zerowej stawce podatku VAT.

Wypowiedź posła Aziewicza zawiera w większości stwierdzenia, nie pytania. Chętnie odniosę się do tego, co pan powiedział. Szanując pana inteligencję, jako liberała, sądzę, że powinien pan wiedzieć, iż nie byłoby właściwe, gdybyśmy wkraczali do przedsiębiorstw i „wywracali flaki" związane z księgowością, pytając, czy zastosowały zerową stawkę VAT. Mogą zastosować. To jest jednoznaczne. Urzędy skarbowe nie będą wykorzystywane do kontroli, czy dane przedsiębiorstwo już wykorzystało zerową stawkę VAT. Wszystkich do tego zachęcamy. W kontekście ustawy o podatku VAT, te rozwiązania są trudne. Wiedzieliśmy o tym, że będą trudne. Kwestie interpretacyjne zawsze wywoływały i będą wywoływać kontrowersje. Niemniej nie uchylamy się przed tym zadaniem. Chcemy współpracować z przedsiębiorcami. Podkreślam, że dla nas głównym partnerem są przedsiębiorcy. Ustawa jest skierowana do przemysłu, do żadnej innej instytucji. Na jej podstawie ma się rozwijać przemysł stoczniowy.

Kilka dni temu odbyło się posiedzenie komisji wspólnej, które jeszcze raz potwierdziło zasadność i konieczność zastosowania tej ustawy. Jeśli pozwoli na to sprawozdawczość GUS oraz dane będące w dyspozycji urzędów skarbowych, przedstawimy państwu takie informacje.

Proszę państwa, nie rozmawiamy dziś o przemyśle stoczniowym w ujęciu przemysłu znajdującego się w gestii Skarbu Państwa, czy prywatnego. Dlatego pytanie pana posła Marchewki o Gryfię nie jest zasadne. Nie mieliśmy dziś rozmawiać o kondycji poszczególnych przedsiębiorstw. Jeśli chciałby pan uzyskać informację w tej sprawie, to w określonym terminie. Choć rozliczenie finansowe jest zamknięte, podlega badaniu biegłego rewidenta. Po potwierdzeniu informacji niezwłocznie przekażemy ją panu posłowi. Mam nadzieję, że w najbliższym czasie pani przewodnicząca zorganizuje posiedzenie dotyczące kondycji poszczególnych przedsiębiorstw stoczniowych znajdujących się w gestii Skarbu Państwa, z podziałem na wschodnie i zachodnie wybrzeże.

Jeśli chodzi o specjalne strefy ekonomiczne, cała Polska będzie objęta specjalną strefą ekonomiczną.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Pan kapitan Popończyk, proszę bardzo.

Przewodniczący Konwentyklu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo. Panie ministrze, gorąca prośba o objęcie zakresem działania ustawy przedsiębiorstw realizujących produkcję śródlądową. Czy istnieje możliwość wynegocjowania z Ministerstwem Finansów, żeby faktury zaliczkowe nie musiały być natychmiast rozliczane, jeśli chodzi o podatek VAT? Nasze stocznie śródlądowe nie podlegają pod dobrodziejstwa zwolnienia z VAT. Obowiązuje stawka 23%. Jeśli klient wpłaca zaliczkę do stoczni, stocznia musi natychmiast odprowadzić VAT od tej zaliczki. Później musi skądś te 23% na dostawców, na podwykonawców pozyskać. To jest bardzo istotny problem. Chciałbym prosić o pochylenie się nad nim. Na razie nie ma stoczni śródlądowych w Polsce, a dobrze, żeby były.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan naczelnik, bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję, pani poseł. W odpowiedzi na pytanie pana Popończyka chciałbym podkreślić, że takie, a nie inne ukształtowanie zmiany przeprowadzonej ustawą o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych w odniesieniu do możliwości zastosowania 0% stawki preferencyjnej VAT wynika z dyrektywy unijnej o VAT, która stanowi, że stawkę 0% można jedynie zastosować do jednostek używanych w żegludze morskiej.

Co do drugiej części pytania, czyli podjęcia z Ministerstwem Finansów rozmów na temat zmian zasad zaliczkowania podatku, jako ministerstwo wystosujemy takie pytanie i przedstawimy państwu odpowiedź. Trzeba wziąć pod uwagę różne uwarunkowania, na przykład dotyczące spójności systemu podatku od towarów i usług. To wymaga sprawdzenia merytorycznego pomiędzy oboma resortami.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję na temat pkt 1. Przechodzimy do pkt 2, obejmującego rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy NIK na 2019 r. Propozycje przesłali panowie posłowie Aziewicz i Misiło. Jeśli wyrażą państwo sprzeciw wobec jakiegoś tematu, bardzo proszę o sygnalizowanie tego. Przeczytam propozycje.

Po pierwsze, kontrola procesu restrukturyzacji PŻM, ze szczególnym uwzględnieniem zaangażowania finansowego portów morskich. Po drugie, kontrola procesu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego w latach 2015-2017, w tym przygotowanie skutków wejścia w życie ustawy o aktywizacji przemysłu stoczniowego. Po trzecie, kontrola procesu przygotowania i realizacji decyzji o budowie przekopu przez Mierzeję Wiślaną w kontekście efektywności przedsięwzięcia i należytej dbałości o interes Skarbu Państwa. Propozycje pana Misiło: realizacja kontraktu budowy promu pasażersko-samochodowego przez MSR Gryfia; realizacja programu restrukturyzacji w MSR Gryfia w latach 2016-2018; warunki finansowania programu naprawczego w PŻM, w szczególności realizowanego przez porty; warunki realizacji transakcji przejęcia akcji ST3 przez TFI MARS, w szczególności wyceny związanej z uzyskaniem dofinansowania realizacji tego projektu z funduszy UE (gwoli wyjaśnienia, czy nadal spełnione są zakładane wskaźniki realizacji projektu oraz czy nie występują roszczenia o zwrot uzyskanego dofinansowania).

Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo. Nie mamy zamiaru blokować dostępu do informacji, szczególnie z niezależnego źródła, jakim jest NIK. Nie mam nic przeciwko tym wnioskom, bo nie ma nic do ukrycia. W świetle tego, co już zostało opublikowane przez kierownictwa poszczególnych firm, kontrole pokażą stan zdemolowania firm państwowych gospodarki morskiej i to, co udało nam się zrobić w ramach naprawy. Przypomnę 300 mln euro, których kierownictwo PŻM nie może się doszukać. Odpowiednie służby pracują nad wyjaśnieniem tej sprawy. Nie mówię o degradacji, demolowaniu i rozkradaniu za rządów PO-PSL majątku stoczniowego, łącznie z planami likwidacji pochylni i suwnic. Myślę, że to również będzie przedmiotem kontroli NIK.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chciałam dopytać pana posła Aziewicza odnośnie do pkt 2. Czy dotyczy to ustawy z 6 lipca 2016 r.?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Tak.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Poseł Wilk, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Chciałbym dopytać pana posła, co ma na myśli w związku z kontrolą NIK dotyczącą inwestycji przez Mierzeję Wiślaną. Inwestycja jeszcze się nie rozpoczęła. Jest zakończona dokumentacja. Te 5,5 mln zł, które wydano poprzednio, to pieniądze zmarnowane. Pan marszałek Strug z pomorskiego domaga się dokumentacji i tym motywuje swoją negatywną opinię w sprawie budowy kanału żeglugowego. Czy pan poseł nie powinien poczekać z wnioskiem o kontrolę NIK, aż cokolwiek się wydarzy w ramach tej inwestycji? Cóż może wykazać ta kontrola? Że dokumentacja, na którą wydano ogromne pieniądze, jest nic niewarta, trafiła do kosza. Obecna jest realizowana po przetargu. Stwarzanie takiej atmosfery wokół Mierzei Wiślanej powoduje, że czynniki pomorskie są negatywnie

nastawione do tej inwestycji, a jest ona bardzo ważna dla woj. warmińsko-mazurskiego i dla wszystkich gmin położonych nad Zalewem Wiślanym.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Krótko odpowiem. Nie ma złej intencji. Pytam o sprawy, w których z różnych powodów nie udało się dotrzeć do informacji. Wielokrotnie pytałem o pieniądze z gdyńskiego portu, które zostały przekazane na restrukturyzację PZM. Jest to dosyć powszechna wiedza, ale jako poseł na Sejm RP takiej informacji publicznie nie mogłem uzyskać. Sporo na ten temat napisał zarządca komisaryczny w liście do związkowców. Oczywiście mam ten list, ale chciałbym, żeby ktoś niezależny, bezstronny ocenił wszystkie okoliczności.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, mamy głosowania za 3-4 minuty.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jeśli chodzi o przekop, na posiedzeniu Komisji nie dyskutowaliśmy decyzji o przekopie w kontekście efektywności ekonomicznej, ponieważ jest to decyzja rządu. Dobrze byłoby, żeby ktoś niezależny ocenił wszystkie okoliczności związane z procesem przygotowania i realizacji na takim etapie, na jakim się znajdujemy. Gdy przekop zostanie zakończony, będziemy chcieli podsumować całość. Stąd moja prośba o przyjęcie tych rekomendacji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec tych propozycji? Nie widzę. Rozumiem, że przyjęliśmy wszystkie. Zwrócimy się z pismem do NIK.

Zamykam posiedzenie Komisji. dziękuję państwu bardzo.